

NEUBIBERG 

Der Münchner S-Bahn-Gipfel

Erster Bürgermeister Günter Heyland,
Gemeinde Neubiberg

12.04.2018

S-Bahn-Ausbau München – alle wollen, aber....

- **Oberste Baubehörde**

„Auch Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der S7 Ost werden im Programm Bahnausbau Region München eine Berücksichtigung finden.“ (08.06.2017)

aber: der zweigleisige Teilstreckenausbau der S7 wird nicht vor 2035 erfolgen

- **Bayerische Staatskanzlei**

„Beim Bayerischen Bahngipfel am 21.12.2016 wurde vereinbart, dass das Staatsministerium des Innern für Bau und Verkehr auf Grundlage der endgültigen Entscheidung für die 2. Stammstrecke das Schienenausbaukonzept für die Region München weiterentwickelt und dieses auch mit den betroffenen Kommunen abstimmt. In diesem Konzept sollen auch mögliche Ausbauperspektiven der S7 zwischen Giesing und Kreuzstraße erörtert werden.“ (13.01.2018)

aber: bisher wurden die Kommunen nicht mit einbezogen

- **Bayerisches Innenministerium**

Die Bürgermeister/in entlang der S7 Ost, der Bezirksausschuss 16 Perlach/Ramersdorf sowie der Landrat des Landkreises München baten Innenminister Hermann, den zweigleisigen Ausbau der S7 zu beschleunigen, um einen drohenden Kollaps zu verhindern.

aber: bisher erhielten wir Kommunalpolitiker nur eine Eingangsbestätigung

S-Bahn-Ausbau München – alle wollen, aber....

- **Bayerischer Landtag**

Abgeordnete des Bayerischen Landtags sprachen sich einstimmig dafür aus, dass die Petition der SPD auf sechsmal mehr Investitionen ins Schienennetz (378 € pro Einwohner, statt 64 €) im zuständigen Ministerium geprüft werde

aber: bisher gibt es keinen Finanzierungsplan für den Ausbau der Außenäste

- **Landkreis München**

Der Mobilitätsausschuss beschloss 2017, dass mit dem Freistaat und der Landeshauptstadt über eine Machbarkeitsstudie zum zweigleisigen Ausbau der S7 zwischen Giesing und Kreuzstraße, mit dem Ziel 10-Minuten-Takt, verhandelt wird

aber: der Freistaat hat sich hierzu noch nicht geäußert

- **Landeshauptstadt München**

Der Münchener Stadtrat beschloss am 17.02.2016 die grundsätzliche Befürwortung des zweigleisigen Ausbaus der S7 Ost

aber: die Mitfinanzierung einer Machbarkeitsstudie wurde vom OB abgelehnt

- **Geschäftsleitung der S-Bahn München**

„Ein massives Ausbauprogramm ist zwingend nötig, um die S-Bahn München und damit den Großraum zukunftsfähig zu machen.“ (März 2010)

aber: auf der Website www.bahnausbau-muenchen.de taucht der Ausbau der S7 nicht auf

Die Realität zum S-Bahn-Ausbau sieht anders aus, denn...

- aktuelle Bauarbeiten an der Autobahnbrücke der A8 zwischen Giesing und Perlach sehen noch immer keine Zweigleisigkeit vor,
 - obwohl sicher ist, dass ein zweigleisiger Ausbau auf dieser Strecke zwingende Voraussetzung für jegliche Taktverdichtung auf der S7 ist
 - obwohl bekannt ist, dass die Pünktlichkeit des heutigen S-Bahn-Betriebs unter diesem Mangel leidet

→ bisher keine Aufwärtskompatibilität erkennbar!

Ausbaugrad der S-Bahnhöfe

- aktuell sind 99 der 150 S-Bahnhöfe barrierefrei (lt. Bundesgesetz bis 2023 verpflichtend)
- 8 S-Bahnhöfe sind unterirdisch
- zahlreiche Bahnhöfe sind zu kurz für einen dreiteiligen Langzug (140m statt 210m)

→ zu kurze Bahnsteige auf folgenden Linien:

- S2 Erding – Ottenhofen
- S2 Altomünster – Dachau
- S7 Wolfratshausen – Großhesselohe
- S7 Kreuzstraße - Dürnhaar



Störanfälligkeit der S-Bahn Außenäste

- 31% der Schienen auf dem gesamten Streckennetz der S-Bahn München sind eingleisig;
 - Leistungsfähigkeit ist zu gering
 - Eingleisigkeit lässt Verspätungen anwachsen
 - zu wenig Begegnungsbahnhöfe
- S7 vereinigt die beiden längsten eingleisigen Abschnitte zu einer Problemlinie; anders als in der Mathematik gilt hier jedoch nicht, dass Minus mal Minus ein Plus ergibt
- auf einem Drittel aller Strecken herrscht Mischbetrieb mit Güterzügen, Regional- und Fernzügen
 - teilweise extrem **hohe Schrankensperrzeiten** (z.B. in Oberschleißheim mit bis zu 37 Minuten pro Stunde)

Störanfälligkeit der S-Bahn Außenäste

- Von Dezember 2017 bis Februar 2018 insgesamt **160 Störungen auf der S7!**
 - dies entspricht 1,6 Störungen pro Tag (Quelle: DBService, Streckenagent)
 - 60 der 160 Störungen aufgrund **technischer Probleme**
 - ausgefallene Züge oder Züge mit einer Verspätung unter 6 Minuten werden dabei nicht mitgerechnet!



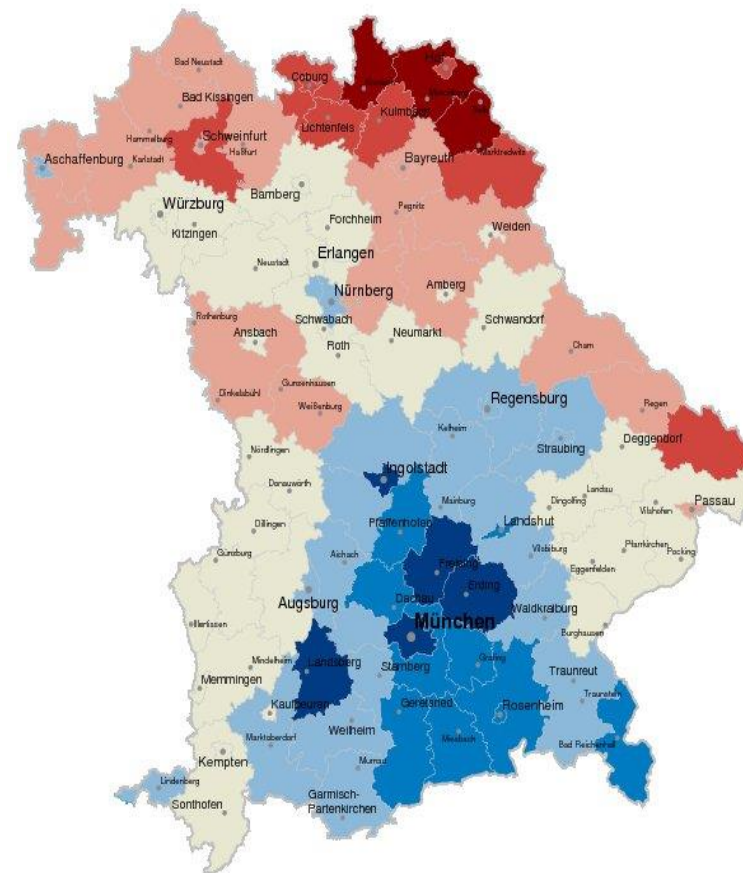
Quelle: Abendzeitung München

Wachstumsprognose im Münchner Umland

lt. Oberster Baubehörde
wächst die Region München
bis **2025** um **14 %**
auf **3,2 Mio. Einwohner!**

Bevölkerungsentwicklung 2006 bis 2025
für Landkreise und kreisfreie Städte (in %)
Bayern

- sehr stark abnehmend (unter - 10)
- stark abnehmend (-10 bis unter -6)
- leicht abnehmend (-6 bis unter -2)
- stabil (-2 bis unter 2)
- leicht zunehmend (2 bis unter 6)
- stark zunehmend (6 bis unter 10)
- sehr stark zunehmend (10 und mehr)



Steigende Attraktivität des Bus- und Tarifangebots

- lt. Fortschreibung der Regionalplanung der Planungsregion 14 heißt es, dass das Münchner ÖPNV-Netz zu radial ausgerichtet ist und stattdessen die tangentialen Verbindungen zu stärken sind.
- Der Landkreis München verbessert seit 2015 sein Buskonzept in diesem Sinne und trägt dazu bei, mehr Menschen „auf die Schiene“ zu bringen
- 8 Landkreise sowie die LHS München machen sich stark für ein neues Tarifmodell, das u.a. die Zahlgrenze des Innenraums nach außen verschiebt (ÖPNV-Nutzer aus Putzbrunn zahlen dann nur noch die Hälfte)

→ Attraktivität des ÖPNV steigt bezüglich der Querverbindungen und in wirtschaftlicher Hinsicht gegenüber dem Pkw

Sinkende Attraktivität durch Überlastung des Schienennetzes

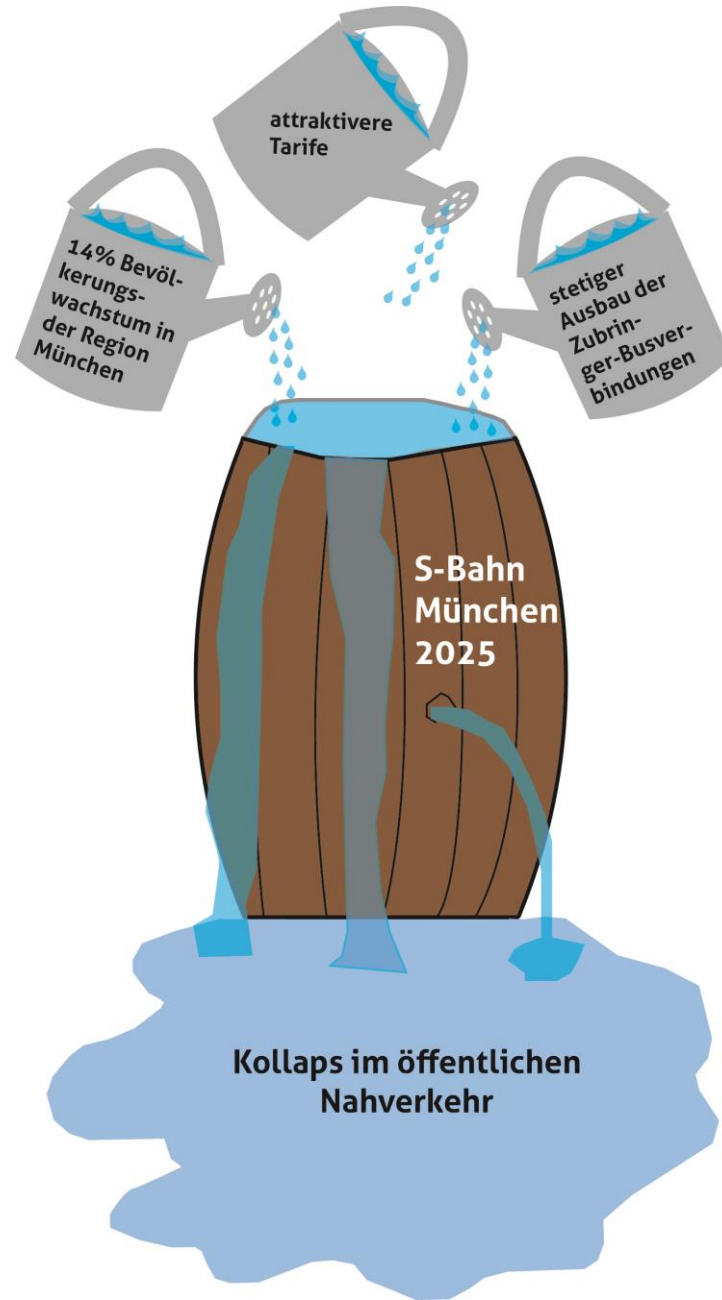
- Schleppender zweigleisiger, bzw. viergleisiger Ausbau (Mischbetrieb mit Güter- und Fernverkehr)
- Taktverdichtung auf der S7 kann es erst nach 2035 geben
 - bis dahin leiden wir unter dem Holpertakt (20/40/60 Minuten)
 - bis dahin leiden wir an durchfahrenden Zügen in Dürnhaar und Peiß
 - bis dahin leiden wir an den langen Umsteigezeiten an der Kreuzstraße zum Meridian
 - bis dahin leiden wir an der zu geringen Fahrgastkapazität der Vollzüge

→ **Attraktivität des ÖPNV sinkt wegen hoher Störanfälligkeit, Unpünktlichkeit, überfüllten Zügen**

Anachronismus der S-Bahn München



Anachronismus der S-Bahn München



Vorschläge zur Verbesserung

- **Weiterentwicklung des Schienenausbaukonzepts** für die Region München; **zweigleisiger Ausbau** aller eingleisigen Abschnitte vor 2035
- OBB müsste eine **umfassende Vorentwurfsplanung mit Kostenermittlung** zum Ausbau aller S-Bahn-Außenäste in Auftrag geben
- **Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens** bezüglich der Trassen einschließlich der **Bereitstellung zweckgebundener Finanzmittel** im Staatshaushalt
- Generelle **Abstimmung mit den Kommunen**, insbesondere zur **Höhenfreimachung** wichtiger Verkehrsverbindungen (Schrankensperrzeiten auf der S7 Ost derzeit bei ca. 12-15 Minuten pro Stunde bei 20-Minuten-Takt)
- bessere **Wartung** der Züge und **Erneuerung der Technik**, z.B. Einbau von Stellwerkredundanzen als Rückfallebene im Störfall
- ggf. **Trennung** der beiden störanfälligen Außenäste der S7
- **Erhöhung der Wendezeiten** an den Endstationen

Vorschläge zur Verbesserung

- **Abstellen der Langsameinfahrten**
durch Einbau langgestreckter Weichen in Aying könnten notwendige Zeitpuffer für die Haltestellen Dürnhaar und Peiß gewonnen werden, die derzeit nicht immer angefahren werden
- **Zuordnung eines 6. Gleises am Ostbahnhof**, zur Vermeidung von Rückstaus stadtauswärts
- **Verlängerung der Kurzbahnhöfe** auf 210 m, um Langzüge einsetzen zu können und damit die Kapazität in den Hauptverkehrszeiten um 33% zu erhöhen
- **Taktverdichtung auf der S7:**
 - 10-Minuten-Takt von Ostbahnhof bis Höhenkirchen-Siegertsbrunn
 - 20-Minuten-Takt von Höhenkirchen-Siegertsbrunn bis Kreuzstraße
 - Kein Holpertakt (20/40/60 Minuten), keine durchfahrenden Züge, keine Lücken im Fahrplan